This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

F
1359
.R75

STANFORD LIBRARIES

ROMERO
EL FERROCARRIL
DE TEHUANTEPEC

Digitized by Google

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

Digitized by Google

F FH
1- V

EL
FERROCARRIL DE TEHUANTEPEC

SIL RECD
STACKS

POR

MATÍAS ROMERO.

MÉXICO
OFICINA TIP. DE LA SECRETARÍA DE FOMENTO
Calle de San Andrés núm. 15. (Avenida Oriente 51.)

1894

STANFORD
LIBRARIES

Digitized by Google

F 1359
R75

Digitized by Google

STANFORD

EL FERROCARRIL DE TEHUANTEPEC.[1]

Mi deseo de acceder á la súplica que he recibido del "Engineering Magazine" para colaborar con un artículo respecto del ferrocarril por Tehuantepec, cuya construcción está para concluirse, me determinó á escribir algunas líneas sobre este asunto, que necesariamente se resentirán de la precipitación con que han sido trazadas, y en las cuales consignaré opiniones personales mías sobre este asunto.

Al escribir estas líneas no me guía ningún espíritu de celo, ni menos de hostilidad respecto del canal de Nicaragua. Tengo la convicción de que se construirá primero el canal que ofrezca mejores condiciones, y juzgo, por lo mismo, que sería inútil todo razonamiento que pudiera ofuscar esa circunstancia. Si el canal

1 Este artículo fué publicado en inglés por el "Engineering Magazine" de Nueva York en su número correspondiente al mes de Marzo de 1894 y reproducido en español por "El Universal" de la ciudad de México. Después se ha corregido y completado, y esta edición lo contiene exacto y completo.

Digitized by Google

por Nicaragua ofrece las mejores condiciones, será el primero en construirse, cualesquiera que sean las razones que puedan presentarse en su contra.[1]

Creo, además, que si el canal por Nicaragua ofrece mayores facilidades que uno por Tehuantepec, en cambio es más fácil construir por Tehuantepec un ferrocarril para buques, y que ambas vías, lejos de contrariarse entre sí, favorecerían el comercio del mundo, dándole dos maneras diferentes, dotada cada una con ventajas especiales, de cruzar el continente americano. No te-

1 El 8 de Febrero de 1888 dí á un periodista que me vió, con respecto á los méritos de la vía de Tehuantepec comparada con las de Nicaragua y Panamá, el siguiente memorandum de una conversación que expresa por completo mi manera de ver este asunto:

"No he tomado grande interés en las rivalidades sobre los istmos americanos, porque creo que esta cuestión deberá decidirse solamente por sus aspectos naturales, geográficos y comerciales. Son tres los principales istmos americanos por los cuales se han proyectado canales ó ferrocarriles para buques: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Si las necesidades crecientes del comercio del mundo ó su extraordinario desarrollo futuro, requiriesen la apertura de estas tres vías y si ellas fueren practicables, se construirán todas, cualesquiera que sean los obstáculos que pudieran presentarse. Si resultase que una ó dos son impracticables por lo fuerte de su costo ó por alguna otra causa, no podrán construirse, cualesquiera que sean los deseos de la nación por cuyo territorio debiera pasar el canal. México no lamentaría ciertamente la construcción de alguna de las otras dos obras, porque la apertura de un canal necesariamente beneficiaría á los países vecinos, y bajo este aspecto, cualquiera que pueda ser el resultado de esta cuestion, todas las naciones americanas se beneficiarían por la apertura de alguna de las vías indicadas. Nosotros creemos que Tehuantepec ofrece tantas ventajas como cualquier otro istmo, y por lo mismo esperamos el resultado sin impaciencia y sin demostraciones de celo, ni de espíritu mezquino de oposición á las otras empresas."

Digitized by Google

niendo interés pecuniario en ninguna vía, las veo á todas desde un punto de vista muy elevado y bajo el aspecto de su utilidad para el mundo entero. Creo también que ninguna de estas obras recibirá auxilio pecuniario de los Estados Unidos, porque me parece que las ideas que prevalecen en este país, no permitirán que se erogue ningún gasto en una obra de utilidad pública que haya de construirse fuera de sus límites territoriales.

En México se ha dado siempre mucha importancia á la comunicación interoceánica por Tehuantepec. Desde que Hernán Cortés conquistó á México y pasó por Tehuantepec en su viaje á Honduras, procuró encontrar un paso natural que, como el Estrecho de Magallanes, uniera al Atlántico con el Pacífico. Cortés examinó entonces, personalmente, el Istmo de Tehuantepec, con la esperanza de hallar ese paso; y habiendo reconocido las importantes ventajas geográficas del istmo, esperaba confiadamente que habría de llegar el tiempo en que se estableciera por él la comunicación interoceánica. El ferrocarril que ahora se está construyendo en el istmo, pasa por los terrenos que, á solicitud suya, le concedió el Emperador Carlos V y que están divididos ahora en tres haciendas llamadas La Venta, Chicapa y Tarifa, que se conocen por las "Marquesanas," á causa de que el Emperador hizo á Cortés Marqués del Valle de Oaxaca.

Durante los tres siglos de la dominación española, ese proyecto estuvo en suspenso porque la política de la metrópoli consistía en mantener á sus colonias en completa incomunicación con el mundo exterior, y la

Digitized by Google

apertura de un camino interoceánico habría contrariado directamente esa política.

A pesar de esto, ó tal vez por esto mismo, y con el objeto de que si se hallaba el paso natural entre los dos oceanos fuera cerrado, ó si no había ese paso no abrir uno artificial, ó acaso deseando un canal para el exclusivo beneficio de su marina, el Gobierno español hizo estudios serios con objeto de buscar un paso natural ó de averiguar si se podía construir uno que comunicara el Atlántico con el Pacífico por los istmos americanos. Bajo el reinado de Felipe II en el siglo XVI, y de Carlos III en el siglo XVIII, se hicieron reconocimientos notables por su exactitud, teniendo en cuenta el estado de la ciencia en aquella época. En el año de 1610 se hizo un reconocimiento completo del río Coatzacoalcos y se formó un plano de ese río, que fué publicado en el número del "Boletín de la Sociedad de Geografía de Madrid," correspondiente á Junio de 1882.

El viaje á América del Barón de Humboldt á principios de este siglo, vino á revivir el interés en esa empresa, como lo demuestran los procedimientos de las Cortes españolas, después de las guerras napoleónicas.

Apenas consumada la independencia de México, el primer Congreso mexicano erigió por decreto de 14 de Octubre de 1823, una provincia independiente en el Istmo de Tehuantepec que entonces, como ahora, comprendía parte de las Provincias, y ahora Estados, de Oaxaca y Veracruz. El Congreso Constituyente expidió una ley el 4 de Noviembre de 1824, para que se recibieran propuestas para la construcción de una vía

Digitized by Google

de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, y se ordenó al Gobierno que reuniera todas las noticias que fueran necesarias para emprender, con pleno conocimiento, el canal de comunicación.

Se tenía entonces una idea, á mi juicio exagerada, de las ventajas que resultarían á México de la comunicación interoceánica, pues se creía, según lo expresa el preámbulo de un decreto posterior del Gobierno mexicano, de 1º de Marzo de 1842, "que la apertura del camino haría de México el centro del comercio y de la navegación de todas las naciones." Sin negar que esa comunicación tiene que producir resultados favorables para México, especialmente por el desarrollo del comercio y de la industria en sus costas inmediatas al canal, creo que esas esperanzas eran muy exageradas, y me confirma en ello el ejemplo de Panamá, por donde se construyó un camino de fierro que ha mantenido abierta por varios años la comunicación interoceánica. A mi juicio, más que Colombia y el mismo Estado de Panamá, han resultado aprovechados de ese camino los Estados de la América Central, en cuyos puertos tocan los vapores que corren entre Panamá y San Francisco; de cuya manera han desarrollado una producción agrícola y un tráfico importantes que los ha beneficiado grandemente, dando valor á sus terrenos, empleo á sus brazos y productos remunerativos á sus empresas; mientras que ni Colombia ni Panamá han obtenido ventajas perceptibles de ese camino. El mismo resultado ha dado en Egipto el Canal de Suez.

Pero Tehuantepec disfruta de ventajas especiales que antes de mucho le darán grande importancia, pues no

Digitized by Google

solamente está dotado de un clima sano y de un suelo fértil, sino que es el paso inevitable del ferrocarril pan-americano que comunicará al Canadá con la Tierra del Fuego, y por lo mismo el ferrocarril interoceánico construído en ese istmo no quedará aislado, sino que hará de Tehuantepec un importante centro comercial. El ferrocarril del Sur pondrá en comunicación á Tehuantepec con la ciudad de México por la vía de Oaxaca; el de Córdoba y Tuxtepec lo comunicará con la capital por la vía de Veracruz, y el pan-americano con Centro y Sud-América.

La lucha sangrienta y prolongada que México se vió obligado á sostener para emanciparse de las ideas coloniales y de la dominación del clero, y para entrar en la vía del progreso, impidió por cosa de treinta años que se hiciera ningún esfuerzo serio para lograr la comunicación interoceánica. Sin embargo de esto, en el momento que había algún respiro en esa sangrienta guerra civil, se tomaba de nuevo en consideración ese proyecto, y de esa manera el 1º de Marzo de 1842 el General D. Antonio López de Santa-Anna, que fungía entonces como Dictador de México, concedió á D. José de Garay el privilegio de abrir un camino por Tehuantepec, por medio de navegación en la parte que fuera practicable, y en el resto por ferrocarril, debiéndose comenzar por hacer un reconocimiento del terreno y dirección de la vía, que debería terminarse dentro de diez y ocho meses de la fecha del contrato. El Sr. Garay encomendó ese trabajo al Sr. D. Cayetano Moro, Ingeniero italiano muy competente, quien lo desempeñó de una manera satisfactoria, obteniéndose así

Digitized by Google

el primer reconocimiento científico de esa vía, después de la independencia de México.

El decreto de 1º de Marzo de 1842, que fué la primera concesión hecha á Garay, ordenó la apertura de un camino por Tehuantepec y encargó su construcción á D. Josó de Garay. Esa concesión se amplió por decreto de 9 de Febrero de 1843, que aumentó la concesión de terrenos baldíos hecha á Garay por el artículo 5º del decreto de 1º de Marzo de 1842.

Otro decreto de 3 de Octubre del mismo año mandó establecer un presidio en Tehuantepec, con 300 presidiarios, para ayudar á la construcción de la obra, y el decreto de 28 de Diciembre de 1843 prorrogó por un año el plazo de diez meses fijado en la primera concesión para comenzar el camino, una vez terminados los diez y ocho meses en que debía hacerse el reconocimiento del terreno.

Esa prórroga expiró el 30 de Junio de 1845, y no habiéndose cumplido las obligaciones impuestas á Garay por la concesión, caducó ésta, sin embargo de que él pidió al Congreso nueva prórroga, que fué aprobada por la Cámaro de Diputados en Diciembre de 1845, pero que no llegó á votarse en el Senado. Sin embargo de esto, el 5 de Noviembre de 1846 expidió el General D. José Mariano de Salas, Presidente de México, en ejercicio de facultades extraordinarias, un decreto que ratificó todas las concesiones anteriores hechas á Garay, amplió las de terrenos y prorrogó el plazo en que debía comenzarse la obra por dos años, contados desde la fecha del decreto. Este decreto fué declarado nulo por la ley del Congreso mexicano de 22 de Mayo

Digitized by Google

de 1851, del cual se hablará más adelante, fundándose en que el Presidente no tenía facultades para expedirlo.

A pesar de todos estos privilegios concedidos á Garay por el Gobierno mexicano, no pudo comenzar siquiera la obra dentro del tiempo estipulado, por falta de capital para construir el camino. Durante la guerra que los Estados Unidos hicieron á México en 1846–47, Garay enajenó su concesión á los Sres. Manning y Mackintosh y John Schneider de Londres, quienes la traspasaron á su vez, cuando la guerra terminó, á una compañía de Nueva York, presidida por el señor Peter A. Hargous; pero el Gobierno mexicano sostuvo que la concesión hecha á Garay había caducado por falta de cumplimiento de sus condiciones, y que los traspasos hechos por él eran nulos no sólo por ese motivo, sino también porque no había obtenido para hacerlo la previa aprobación del Gobierno.

Terminada la guerra con los Estados Unidos por medio del Tratado de Guadalupe Hidalgo, de 2 de Febrero de 1848, y habiendo cedido México á este país una gran parte de su costa en el Pacífico, le era absolutamente necesario buscar una vía corta de comunicación entre sus costas del Atlántico y del Pacífico, y se creyó naturalmente que Tehuantepec ofrecía las mayores ventajas. Anticipándose, sin embargo, á ese resultado, los Estados Unidos habían negociado un Tratado con Nueva Granada, firmado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846, que les garantizaba el paso de uno á otro mar por el istmo de Panamá, y les concedía varias importantes franquicias.

Digitized by Google

Con empeño procuraron los Estados Unidos obtener de México una concesión semejante á la que les había hecho la República de Nueva Granada, y la solicitaron en las negociaciones que precedieron al Tratado de paz; pero el Gobierno mexicano, temeroso, no sin razón, de que se repitiera en Tehuantepec lo que había tenido lugar en Texas, no creyó conveniente hacer la concesión para la construcción del camino á una compañía de ciudadanos de los Estados Unidos, y contestó que estando la concesión de Garay en poder de otra compañía, no podía disponer de ella.

En virtud de esta respuesta, dada por los plenipotenciarios mexicanos que firmaron el Tratado de Guadalupe Hidalgo, las personas de este país interesadas en esa obra, obtuvieron la cesión de su privilegio, de los Sres. Manning y Mackintosh, quienes á su vez, y considerándose cesionarios del Sr. Garay, cedieron el privilegio á una Compañía de los Estados Unidos encabezada por el Sr. Hargous, y solicitaron la garantía del Gobierno de los Estados Unidos para llevar á cabo esa concesión.

El Gobierno de los Estados Unidos propuso á México la celebración de un Tratado con ese objeto, y á pesar de la repugnancia del Gobierno de México sobre este punto, debido á esas instancias, el Plenipotenciario mexicano firmó el 23 de Junio de 1850 un Tratado con Mr. Robert P. Letcher, Ministro de este país en la ciudad de México, en que ambos Gobiernos se comprometieron á garantizar la neutralidad del istmo, bajo condiciones que se estimaron suficientes para dejar á salvo la independencia y autonomía de México; pero

Digitized by Google

ese Tratado fué desaprobado por el Senado de los Estados Unidos, cuyo Gobierno solicitó se modificara, y al fin se firmó otro en la ciudad de México el 25 de Enero de 1851, que á su vez fué desechado por el Senado de México.

La causa principal de la desaprobación de esos Tratados consistió en que el Gobierno de los Estados Unidos consideraba que ellos garantizaban la concesión Garay, que había venido á parar á manos de ciudadanos de este país, mientras que el Gobierno de México había declarado caduca y terminada aquella concesión y consideraba sumamente peligroso para los intereses de México que el camino se construyera por ciudadanos de los Estados Unidos.

El sentimiento de desconfianza contra los Estados Unidos que prevaleció en México después de la guerra de 1846 y 1847, se robusteció por algunas invasiones filibusteras que sufrieron por ese tiempo nuestros Estados fronterizos y que el Gobierno de los Estados Unidos no podía fácilmente evitar. No conociéndose bien en México las leyes de este país, la amplitud de garantías de que se disfruta aquí, ni la muy limitada acción del Gobierno federal en los Estados, no se creía que este Gobierno careciese de facultades para prevenir esas invasiones.

Es muy satisfactorio notar el cambio que desde 1850 se ha operado en las relaciones entre México y los Estados Unidos. Entonces no solamente se resistió el Gobierno de México á dar á ciudadanos de los Estados Unidos una concesión para la construcción de un ferrocarril, sino que creyó peligroso hasta consentir en

Digitized by Google

que ingenieros de este país concluyeran reconocimientos que, con su permiso, habían empezado en el istmo de Tehuantepec, mientras que ahora se han hecho á ciudadanos de los Estados Unidos casi todas las concesiones de ferrocarriles, y su número es muy considerable, otorgadas por el Gobierno de México, y las principales vías férreas en México, con excepción solamente de dos que corren de Veracruz á la capital, han sido construídas por compañías organizadas en los Estados Unidos. Entonces se consideraba inaceptable la idea de permitir el paso de fuerzas de los Estados Unidos á territorio mexicano en persecución de indios salvajes y como Mr. Robert P. Letcher lo manifestó en una ocasión al Sr. D. J. Fernando Ramírez, Secretario de Relaciones Exteriores del Gobierno mexicano, se temía más en México á los soldados de los Estados Unidos, que á los mismos indios salvajes; y después se ha concedido sin dificultad y con buenos resultados ese permiso. Esto demuestra que la situación de desconfianza y hasta de hostilidad que fué la consecuencia inmediata de la guerra de 1846–1847, ha sido sustituída por una de mutua confianza y cordialidad, debido principalmente al cambio de tendencias políticas en los partidos de este país, que desde la abolición de la esclavitud no pretenden ya la anexión de territorio mexicano.

En vista de la resistencia del Gobierno de México para hacer la concesión del camino á una compañía de los Estados Unidos, los interesados en el tránsito ocurrieron al Gobierno de Nueva Granada, el cual les hizo el 7 de Abril de 1849 una concesión muy liberal, en cuya virtud se comenzó la construcción del camino de

Digitized by Google

Panamá el 18 de Abril de 1850 y se concluyó el 20 de Enero de 1855. La construcción de esa vía hizo hasta cierto punto innecesaria por entonces la vía de Tehuantepec, y á esa circunstancia más que á ninguna otra, se debe, en mi concepto, el que no se hubiera construído antes de ahora el camino por Tehuantepec.

La agitación producida por los tratados negociados con los Estados Unidos acerca de Tehuantepec, y los esfuerzos de los sucesores de Garay en la concesión del camino por conseguir que México les reconociera los derechos que creían tener, ocasionaron discusiones largas y enojosas que dieron por resultado que el Congreso mexicano declarara, el 22 de Mayo de 1851, la caducidad del privilegio concedido á D. José de Garay, fundándose en que no había cumplido con las condiciones que se le impusieron, y en que no era válida la última prórroga concedida, por las razones que ya se han indicado.

Pero comprendiendo el Congreso mexicano la necesidad de abrir esa vía de comunicación, aprobó el 14 de Mayo de 1852 un decreto en que se ordenó al Gobierno que promoviera la organización de una compañía que construyera el camino de Tehuantepec, fijando al efecto las bases correspondientes. En esta virtud, el Ejecutivo publicó el 29 de Junio del mismo año una convocatoria para la construcción de esa obra; y recibidas las propuestas correspondientes, celebró un contrato con el Sr. A. G. Sloo y socios, en virtud del cual al año de firmado el contrato debía comenzarse un camino de madera, concluirse á los tres años de comenzado, y después construirse un ferrocarril que debía es-

Digitized by Google

tar terminado en los cuatro años siguientes. Este contrato fué aprobado con algunas modificaciones por decreto del Congreso mexicano de 5 de Febrero de 1853.

La misma ley de 14 de Mayo de 1852, ordenó que se negociaran con las potencias amigas de México, tratados que reconocieran la neutralidad del paso por el Istmo, en caso de guerra; y en esta virtud se firmó en la ciudad de México el 21 de Marzo de 1853, por Plenipotenciarios mexicanos con el Ministro de los Estados Unidos, un Tratado en que con todas las salvedades en favor de la independencia y autonomía de México, se permitía á los Estados Unidos que garantizasen con fuerza armada la neutralidad del Istmo, cuando fueren requeridos por el Gobierno de México, concediéndoles el paso por el Istmo de sus fuerzas enviadas de una á la otra costa de este país. En ese Tratado se concedían garantías especiales á la concesión hecha á los Sres. A. G. Sloo y socios; pero por los motivos indicados, tampoco ese Tratado fué aprobado por el Congreso mexicano, y como consecuencia de esto y de que ya estaba construyéndose el camino de Panamá, la Compañía Sloo no pudo cumplir con su contrato, y en esa virtud lo declaró caduco un decreto del Presidente de México de 3 de Septiembre de 1857.

El 7 del mismo mes de Septiembre de 1857, concedió el Gobierno del General Comonfort, investido de facultades extraordinarias, á la Compañía de la Louisiana de Tehuantepec, organizada en Nueva Orleans el 30 de Julio anterior, un privilegio para la construcción del camino de Tehuantepec, debiendo utilizarse el río Coatzacoalcos hasta donde fuera navegable y

Digitized by Google

hacerse el resto por ferrocarril. Los trabajos deberían comenzar á los diez y ocho meses de la fecha del decreto, y el ferrocarril construirse á razón de diez leguas en cada año, construyéndose desde luego un camino que permitiese el paso de carruajes. Este último llegó á abrirse parcialmente en 1858 y 1859, y así se estableció la comunicación por medio de guayines, en conexión con buques que corrían entre Nueva Orleans y Minatitlán y entre la Ventosa y San Francisco, aunque los pasajeros tenían que caminar á caballo pocas leguas antes de llegar al Súchil. La Compañía se obligó á pagar á Don Francisco P. Falconet la cantidad de $600,000, con sus réditos, que habían sido depositados por la Compañía Sloo en poder del Gobierno de México, conforme al artículo 14 de su contrato; por lo cual la Compañía de la Louisiana vino á ser realmente la sucesora de la Compañía Sloo.

La concesión de 7 de Septiembre fué ampliada y muy liberalmente modificada por otro decreto expedido en Veracruz por el Presidente Juárez, el 28 de Marzo de 1859, en ejercicio también de facultades extraordinarias, y los nuevos plazos fijados por este decreto fueron de nuevo prorrogados por otro decreto expedido también en Veracruz el 25 de Octubre de 1860.

Un decreto expedido por el Presidente Juárez en Chihuahua el 15 de Octubre de 1866, declaró caduca la concesión hecha á la Compañía de la Louisiana por no haber cumplido con las obligaciones que contrajo, y otorgó la concesión á una Compañía llamada del Tránsito de Tehuantepec, la cual tampoco cumplió su contrato, por lo cual se declaró caduca su concesión por

Digitized by Google

decreto expedido en la ciudad de México, de 26 de Agosto de 1867.

La guerra de Reforma primero, y la de Intervención después, no menos que la mala condición del mundo financiero, habían impedido de 1857 á 1867 la construcción de la obra á pesar de las multiplicadas concesiones hechas por el Gobierno mexicano; pero se creyó que restablecida la paz en México habían cesado los principales de esos motivos, y el 6 de Octubre de 1867 se dió la concesión, también en ejercicio de facultades extraordinarias, á Don Emilio La Sère, ciudadano de los Estados Unidos residente en Nueva Orleans, ó á la Compañía que organizara.

Esta concesión fué modificada por una ley del Congreso mexicano expedida el 2 de Enero de 1869, que amplió considerablemente las franquicias concedidas á Don Emilio La Sère ó la Compañía que formara, y prorrogó los plazos para la conclusión de la obra.

Otro decreto del Congreso mexicano de 14 de Diciembre de 1870, renovó y amplió los plazos de la concesión, aunque suprimiendo ya el nombre de D. Emilio La Sère, y autorizó á la Compañía á construir un canal del Golfo de México al Océano Pacífico. El plazo fijado para comenzar la construcción de la obra expiró el 2 de Febrero de 1871, y el 9 de ese mes llegó á Minatitlán el vapor de los Estados Unidos "Neipsic" que llevaba á bordo á los ingenieros enviados por la Compañía, siendo su jefe el Sr. I. J. Williams, quienes empezaron la obra en ese mismo día. El Gobierno mexicano decidió el 24 de Enero de 1871 que se había comenzado la obra en el plazo fijado en la con-

Digitized by Google

cesión, porque el vapor que condujo á los ingenieros había sido detenido por causa de fuerza mayor.

La ley del Congreso mexicano de 22 de Mayo de 1872 revalidó las concesiones de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870, y dispuso que los plazos comenzaran á contarse desde el 2 de Enero de 1872.

Otra ley del Congreso mexicano de 15 de Enero de 1874 extendió por un año los plazos fijados en las concesiones de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870 para construir el ferrocarril y el canal de Tehuantepec. La ley del Congreso de México de 14 de Diciembre de 1874 prorrogó de nuevo por tres y cuatro años respectivamente los plazos fijados en las dos concesiones antes mencionadas, y otorgó además á la Compañía una subvención de $7,500 por cada kilómetro de vía construída. Como esta prórroga expiró sin que se hubiera construído el camino, el Gobierno mexicano declaró caduca la concesión La Sère el 31 de Mayo de 1879.

El 19 de Enero de 1878 se firmó un contrato en la ciudad de México, entre el Secretario de Fomento y Mr. Hayden H. Hall, en representación de Mr. Edward Learned, de la ciudad de Nueva York, para la construcción del camino interoceánico de Tehuantepec, y el 31 de Octubre de 1878, se modificó de común acuerdo, y en el mismo día fué enviado al Congreso para su aprobación, y el nuevo contrato fué aprobado por ley del Congreso mexicano de 2 de Junio de 1879, que concedió á Edward Learned, ciudadano de los Estados Unidos, ó á la Compañía que organizara, el privilegio para construir el camino de Tehuantepec dentro de tres

Digitized by Google

años y cuatro meses, contados desde la fecha de la concesión, y otorgó una subvención de $7,500 por cada kilómetro de ferrocarril construído por la Compañía y recibido por el Gobierno.

El artículo 3º de estas concesiones se modificó por otra ley del Congreso mexicano de 6 de Noviembre de 1880, que autorizó á la Compañía Learned á construir el camino del río Coatzacoalcos, sobre ó á lo largo de la Laguna Superior, según resultara más conveniente de los reconocimientos que se hicieran.

De informes oficiales recibidos por el Gobierno de México, aparece que la Compañía Learned construyó durante el año de 1881, 5 kilómetros hasta el 17 de Febrero; hasta el 15 de Marzo, 7 kilómetros; hasta el 7 de Agosto, 15 kilómetros, y que solamente había construído treinta y cinco kilómetros cuando la concesión terminó.

El Gobierno mexicano declaró caduca la concesión de la Compañía Learned el 16 de Agosto de 1882, fundándose en que no había cumplido las condiciones que aquélla le imponía. El 20 de Diciembre del mismo año, Mr. George Tyng, representante de la Compañía Learned, firmó en la ciudad de México un contrato con el Secretario de Fomento, por el cual cedió al Gobierno mexicano todas las propiedades, derechos, etc., de la Compañía en el ferrocarril de Tehuantepec, y en compensación se le pagarían desde luego $125,000 en plata mexicana, y $1.500,000 en oro de los Estados Unidos, pagaderos en abonos en la ciudad de Nueva York, cuya cantidad pagué yo á Mr. William A. Booth, Presidente de la Compañía.

Digitized by Google

El hecho de que se hubieran otorgado tantas y tan liberales concesiones á diferentes compañías, sin que ninguna de ellas hubiera podido construir el camino que se consideraba muy lucrativo, sirvió para que se avanzara la especie de que ese mal éxito se debía á trabajos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá; y aunque esta sospecha era, en mi concepto, del todo infundada y no participaba de ella el Gobierno, tal vez influyó en favor de la idea de que el Gobierno emprendiera esa obra por su cuenta, y con este objeto el Congreso mexicano autorizó al Ejecutivo, el 30 de Mayo de 1882, para construir, por cuenta de la nación, el Ferrocarril de Tehuantepec, ó para contratar su construcción con alguna compañía.

El 30 de Junio de 1882, el Gobierno de México nombró á D. Delfín Sánchez—caballero que había tenido alguna experiencia en la construcción de ferrocarriles en México,—agente del Gobierno para comprar todo el material necesario para la construcción del camino, y con ese objeto se le ministró en seguida la cantidad de $ 600,000 para pagar el material pedido.

El 5 de Octubre de 1882 se firmó un contrato por el Gobierno mexicano con Don Delfín Sánchez, para la construcción del ferrocarril, bajo las bases de que recibiría $ 25,000 por cada kilómetro de vía concluída y de que la construcción del ferrocarril quedaría terminada el 28 de Febrero de 1885, y el 11 del mismo mes acusó recibo el Sr. Sánchez de $701,000 entregados por el Gobierno mexicano por cuenta del contrato. Pero el camino no se construyó, y el 25 de Abril de 1888 se rescindió el contrato de construcción, conviniendo el

Digitized by Google

Gobierno mexicano en pagar al Sr. Sánchez $ 562,910 50 centavos por valor del material y de los trabajos hechos en el camino y $170,224 90 cs. por las utilidades que debió haber obtenido del contrato en caso de que lo hubiera llevado á cabo.

La Legislatura del Estado de Oaxaca autorizó á su Gobernador por decreto de 14 de Diciembre de 1878, para contratar con el Gobierno federal, por sí solo ó en unión del Estado de Veracruz, la construcción del ferrocarril de Tehuantepec, y la Legislatura de Veracruz aprobó un decreto semejante, por pertenecer á ambos Estados el Istmo de Tehuantepec.

En virtud de la facultad concedida al Gobierno mexicano por el decreto de 30 de Mayo de 1882, se emitió en Londres, Berlin y Amsterdam un préstamo de £ 2.700,000 con el 5 por ciento de rédito y con hipoteca del camino. Se vendieron los bonos á un Sindicado de banqueros á cosa del 70 por ciento, y el 28 de Abril de 1888 se firmó un contrato en la ciudad de México con el representante de Mr. Edward Mc Murdo de Londres, que se publicó el 4 de Mayo de 1888, para la construcción de 228 kilómetros de ferrocarril y reparación de 108 kilómetros que habían sido mal construidos hasta entonces, debiendo concluirse la obra dentro de 30 meses y ponerse á disposición del contratista el producto total del préstamo.

Este contrato fué modificado en algunos detalles por otro firmado el 15 de Octubre de 1888, en la ciudad de México, y aprobado por ley del Congreso mexicano de 19 de Diciembre del mismo año.

El Sr. Mc Murdo murió en Londres antes de que

Digitized by Google

pudiera llevar á cabo su contrato, y su viuda convino con el Gobierno de México, el 13 de Enero de 1892, en rescindir aquel contrato bajo ciertas condiciones que se especificaron en otro y que fueron mutuamente aceptables.

El Congreso mexicano autorizó de nuevo al Ejecutivo por ley de 18 de Diciembre de 1891, para contratar la construcción del camino, y el 27 de Febrero de 1892 se firmó un contrato en la ciudad de México con los Sres. Chandos S. Stanhope, súbdito inglés, y J. H. Hampson y E. L. Corthell, ciudadanos de los Estados Unidos, en que se comprometieron á concluir el camino á los quince meses de la fecha en que debía comenzarse, que era un mes contado desde la fecha del contrato, para lo cual se les garantizó la cantidad de $ 2.000,000 resto del primer préstamo contratado en Lóndres.

No habiendo sido suficiente el préstamo de dos millones setecientas mil libras que se contrató en Londres, Berlin y Amsterdam para concluir el camino, se rescindió el contrato de 27 de Febrero de 1892 y después se ha aplicado á aquella obra una parte de un préstamo de £3.000,000 que acaba de negociarse en la ciudad de México. El 6 de Diciembre de 1893 se firmó en la misma ciudad otro contrato con Mr. Chandos S. Stanhope para la construcción de 59 kilómetros que faltaban para completar el ferrocarril, y en él se estipula que la línea quedará abierta al público el 6 de Septiembre del presente año, con un costo adicional de algo más de $ 1.113,035, y es de esperarse que este último contrato se cumpla puntualmente y que de es-

Digitized by Google

ta manera quede concluído el camino en el presente año.

No quedaría completa esta relación si omitiera yo mencionar que el distinguido ingeniero James B. Eads concibió el proyecto de construir un ferrocarril que pudiese transportar buques de uno á otro mar, al través de Tehuantepec; y con este objeto celebró con el Gobierno de México el 26 de Abril de 1881, un contrato que fué aprobado con modificaciones por el Gongreso de la Unión, el 28 de Mayo del mismo año, y después modificado y adicionado por otro contrato firmado en la ciudad de México con el representante del Capitán Eads el 2 de Mayo de 1885, que fué aprobado, también con modificaciones hechas en sentido liberal, por el Congreso mexicano el 15 de Diciembre del mismo año. En el primero de esos contratos se estipuló que la obra terminaría dentro de 12 años, contados desde el 6 de Mayo de 1881, y este plazo fué prorrogado por 2 años por el segundo de dichos contratos. El Gobierno de México se obligó á dar á la empresa un auxilio pecuniario de $ 18.750,000 en forma de garantía, á razón de $ 1.250,000 al año, reembolsable cuando el ferrocarril produjera una utilidad líquida de más de $3.750,000 por año, en cuyo caso se aplicaría al pago de ese auxilio una sexta parte del sobrante. Se autorizó á la Compañía para construir un canal de la Laguna Superior al Pacífico, y se le ofreció una subvención de 168 kilómetros cuadrados de terrenos, por cada pie de profundidad que tuviere el canal. Se le ofreció también otra subvención de 4,200 kilómetros cuadrados de terrenos, si la Compañía profundizaba el río de Coatzacoalcos á más de 25 piés.

Digitized by Google

Desgraciadamente la magnitud del proyecto y las demás circunstancias á que he aludido, no han permitido la construcción de esta grande obra; pero estando para concluirse un ferrocarril semejante en el istmo de Chignecto que une la península de Nueva Escocia con el continente en el Canadá, y que demostrará la practicabilidad de la obra, es de creerse que éste hecho contribuya á facilitar la construcción del ferrocarril para buques por el Istmo de Tehuantepec. El ferrocarril de Chignecto que servirá para unir la Bahía de Fundy con la del Golfo de San Lorenzo, tiene una extensión de 17 millas y es capaz de transportar buques hasta de 2,000 toneladas. Ya están construídas cosa de tres cuartas partes de ese ferrocarril.

Las concesiones referidas han ocasionado varios reconocimientos del Istmo de Tehuantepec. Además del hecho por el Sr. Moro, la Compañía de Nueva Orleans comisionó en 1850 al Mayor de ingenieros J. G. Barnard, para hacer uno minucioso, y aunque la situación de entonces, que he procurado bosquejar aquí, determinó al Gobierno de México á mandar suspender ese reconocimiento, éste se había terminado ya y se publicaron poco después los informes y datos que lo contienen. Durante la administración del General Grant se hizo otro reconocimiento más detenido é importante; pues deseando este Gobierno averiguar cuál de los tres istmos americanos, el de Tehuantepec, el de Nicaragua ó el de Panamá, sería el más á propósito para la construcción de un canal interoceánico, envió á cada uno una Comisión de ingenieros competentes, y de sus informes resultó que se diera la preferencia á la vía

Digitized by Google

de Nicaragua. La concesión hecha al Capitán Eads, ocasionó un reconocimiento más detallado no sólo de la vía férrea, sino de los puntos terminales.

La Comisión exploradora enviada á México en 1870, durante la administración del General Grant, presidida por el Capitán Schufeldt, fué acompañada por un cuerpo de ingenieros mexicanos enviado por el Gobierno de México, bajo la dirección del Sr. D. Manuel Fernández Leal, ingeniero que desempeña ahora el encargo de Secretario de Fomento del Gobierno de México. La Comisión mexicana practicó un reconocimiento completo y rindió su informe el 30 de Mayo de 1874, que, con los planos correspondientes, se insertó en el tomo III de los "Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana."

Cuando se reunió en París la Conferencia internacional sobre comunicación interoceánica americana, promovida por M. Ferdinand de Lesseps, el Gobierno de México envió como su representante al Sr. D. Francisco de Garay, con el objeto de procurar que se diera la preferencia á la vía de Tehuantepec; pero habiendo preferido M. de Lesseps, aun antes de la reunión de la Conferencia, la vía de Panamá, sin tener en cuenta las dificultades que ella ofrecía, fueron inútiles los esfuerzos del delegado de México, dirigidos en aquel sentido.

Como M. de Lesseps fué el promovedor del Congreso, estaba éste compuesto de sus amigos en una gran mayoría, y así pudo lograr que 74 de sus miembros votaran en favor de Panamá, mientras que solamente 14 votaron en contra, y 7 se abstuvieron de votar. El delegado mexicano votó en contra. Los que no votaron

Digitized by Google

hicieron presente que el asunto no se había debatido suficientemente, y que la mayoría de los miembros no eran competentes para decidir las cuestiones técnicas tan difíciles como las que se versaban en este problema. Entre los que se abstuvieron de votar, se comprenden el Almirante Ammen y el Sr. D. Aniceto Menocal, delegados de los Estados Unidos; el Sr. D. Manuel M. de Peralta, delegado de Costa Rica y actualmente Ministro de ese país en Washington; el Sr. Ordóñez, delegado de Colombia, y otros. M. La Valley, distinguido ingeniero francés que construyó el canal de Suez, y amigo personal de M. de Lesseps, tampoco votó en favor de Panamá.

Después de tantos esfuerzos fracasados, el ferrocarril de Tehuantepec está ya, al fin, casi completo, y México ofrece á los intereses comerciales del mundo el resultado de los trabajos, sacrificios y gastos hechos en tan largo período.

Son grandes las ventajas que ofrece la vía interoceánica por Tehuantepec, en comparación con la vía de Panamá, tanto bajo el aspecto geográfico, como bajo el comercial. Un mapa que contenga las dos vías demostrará de una manera general las ventajas geográficas de la de Tehuantepec para el comercio entre las costas de los Estados Unidos, aun respecto de la Europa occidental. El Almirante Schufeldt, de la Marina de los Estados Unidos, expresó con vigor las ventajas comerciales de Tehuantepec, en el informe oficial que rindió en 1871, en el que dijo: "Cada istmo aumenta en importancia en proporción de su proximidad al centro de los centros comerciales americanos (Estados Unidos)."

Digitized by Google

Siendo todas las otras condiciones iguales, la vía que presente las mayores ventajas, será la que esté *más cerca de lo que puede considerarse como la línea del comercio del mundo*, que puede marcarse en el globo entre Hong-Kong y Yokohama en la costa asiática, á través del océano Pacífico, pasando por San Francisco, á través de los Estados Unidos hasta Nueva York, y á través del Atlántico hasta Liverpool ó el Havre. De todas las vías interoceánicas, la de Tehuantepec es la que está más cerca de esta línea. En línea recta, la distancia entre Tehuantepec y Panamá es de 1,200 millas ó casi la misma que hay entre Nueva York y Nueva Orleans.

Al examinar una esfera se encuentra que la travesía más corta de un buque de vela ó vapor entre el Asia oriental y cualquier punto de la costa del Pacífico en los istmos americanos pasa en inmediata proximidad á la costa de Tehuantepec; efectivamente, el círculo mínimo más corto de Panamá á Hong-Kong pasará por Tehuantepec al Este de San Francisco, y casi hasta las islas Aleucianas. Aun la vía más corta de Panamá á las islas de Hawaii pasará inmediata á Tehuantepec. Se comprende desde luego, por lo mismo, que se necesitaría casí el doble de la distancia mencionada para cruzar el istmo de Panamá, especialmente para el tráfico del Océano Pacífico con los puertos del Golfo. En una escala menor, la distancia por la vía de Panamá á todos los puertos de los Estados Unidos y de la Europa occidental en el Atlántico, resultaría considerablemente disminuída por Tehuantepec.

La tabla siguiente formada de datos compilados en

Digitized by Google

la Oficina Hidrográfica de la Sección de Navegación del Departamento de Marina de los Estados Unidos de América, demuestra la distancia entre los puertos comerciales del mundo, por los tres istmos americanos, calculada en millas inglesas.

PUNTOS TERMINALES.	Vía del ferrocarril de Tehuantepec.	Vía del canal de Nicaragua.	Vía del ferrocarril de Panamá.
Nueva York á San Francisco.....	4,925	5,651	6,107
Nueva York á la Sonda Puget.....	5,647	6,524	6,855
Nueva York á Sitka.....	6,347	7,113	7,555
Nueva York al Estrecho de Behring	7,788	8,524	9,101
Nueva York á Acapulco.....	2,722	3,507	3,988
Nueva York á Mazatlán.....	3,476	4,232	4,675
Nueva York á Hong-Kong.....	11,597	12,313	12,645
Nueva York á Yokohama.....	9,984	10,626	11,211
Nueva York á Melbourne.....	11,068	11,357	11,471
Nueva York á Auckland.....	9,345	9,745	9,813
Nueva York á Honolulu.....	6,566	7,390	7,705
Nueva York al Callao.....	4,661	4,312	3,873
Nueva York á Guayaquil.....	4,141	3,774	3,303
Nueva York á Valparaiso.....	6,370	5,774	5,337
Nueva Orleans á San Francisco.....	3,561	4,776	5,415
Nueva Orleans á Acapulco.....	1,454	2,631	3,296
Nueva Orleans á Mazatlán.....	2,027	3,357	3,983
Nueva Orleans al Callao.....	3,393	3,436	3,181
Nueva Orleans á Valparaiso.....	5,040	4,899	4,644
Liverpool á San Francisco.....	8,274	8,783	9,071
Liverpool á Acapulco.....	6,076	6,639	6,952
Liverpool á Mazatlán.....	6,714	7,364	7,640
Liverpool á Auckland.....	12,584	12,877	12,777
Liverpool á Guayaquil.....	7,379	6,848	6,267
Liverpool al Callao.....	7,899	7,444	6,837
Liverpool á Valparaiso	9,356	8,906	8,301
Liverpool á Honolulu.....	9,805	10,522	10,670
Liverpool á Yokohama.....	13,223	13,758	14,175
Liverpool á Melbourne	14,113	14,499	14,435

Si se hace una comparación de diez y seis de las principales rutas del comercio entre el Oriente y el Occidente, resultará un ahorro total de más de 125,000 millas por la vía de Tehuantepec.

Digitized by Google

Se verá además que la cuestión de distancias comparativas afecta también en un grado muy importante á todo el interior de los Estados Unidos, especialmente al valle del Mississippi. Apenas hay cosa de 810 millas de la boca del río Mississippi al extremo oriental del ferrocarril de Tehuantepec.

La distancia total por ferrocarril y agua de Chicago al Océano Pacífico por la vía de Tehuantepec es solamente de 1,875 millas.

Las condiciones náuticas para los buques de vela son mucho más favorables en Tehuantepec que en Panamá. Los navegantes evitan siempre, cuando esto es posible, la región de las calmas en ambos lados del istmo de Panamá. Estas calmas se extienden á bastante distancia en el Océano Pacífico á la altura de Panamá. Me fundo al asegurar esto en datos del Teniente Maury y del Capitán Bent, reconocidos peritos náuticos.

Esta ventaja puede ser considerada por algunos como de poca importancia, con motivo de que se cree que los buques de vapor están sustituyendo rápidamente á los de vela; pero por lo que hace á los Estados Unidos son y serán por mucho tiempo muy importantes las ventajas de buenas condiciones náuticas, porque el tonelaje de sus buques de vela excede con mucho al de los buques de vapor. De lo expuesto aparece que establecida la ruta interoceánica por Tehuantepec, ligará por el mejor lugar posible las costas orientales y occidentales de los Estados Unidos y México, y desarrollará un tráfico costanero de gran magnitud y de vasta importancia para los dos países.

Las condiciones climatéricas son muy favorables en

Digitized by Google

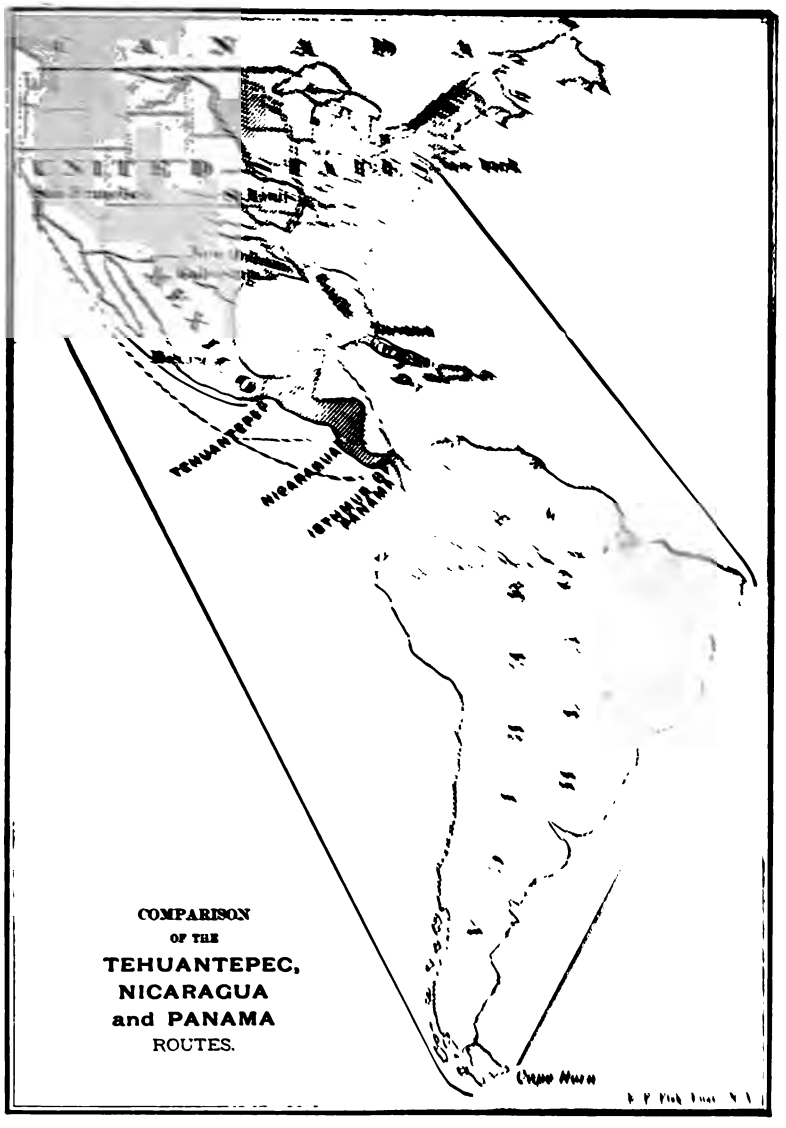
Tehuantepec. Los vientos reinantes del Nordeste de los Estados Unidos que cruzan el Golfo de México hacen saludable el clima de Tehuantepec. Yo nací y por muchos años viví en la ciudad de Oaxaca, capital del Estado á que pertenece Tehuantepec, he estado de paso en Tehuantepec sin haber vivido allí, y puedo asegurar por conocimiento personal que tiene un clima saludable, teniendo en cuenta su latitud.

El General Porfirio Díaz, que ha sido Presidente de México desde 1877, con un intervalo de cuatro años, nació también en la ciudad de Oaxaca, pasó en Tehuantepec los años de 1858 y 1859, dos de los más azarosos de su vida, como Gobernador y Comandante militar de ese Departamento, y ha tomado grande interés en la construcción del ferrocarril. A sus esfuerzos se debe que esa obra esté próxima á concluirse. Es de esperarse que sus resultados sean benéficos al comercio del mundo, y ésta será la compensación de tantos esfuerzos hechos, tantos desengaños sufridos y tan considerables gastos erogados por México para llevar á cabo esta gran obra de interés público.

Washington, Febrero 24 de 1894.

M. Romero.

Digitized by Google



COMPARISON
OF THE
TEHUANTEPEC, NICARAGUA and PANAMA
ROUTES.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

F 1359 .R75 C.1
El ferrocarril de Tehuantepec,
Stanford University Libraries
3 6105 037 324 188

.R75

DATE DUE

CECIL H. GREEN LIBRARY
STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(650) 723-1493
grncirc@sulmail.stanford.edu
All books are subject to recall.

DATE DUE

JUN 3 0 2000
JAN 3 2000

Digitized by Google

Digitized by Google